

日本国特許庁  
PATENT OFFICE  
JAPANESE GOVERNMENT

JC971 U.S. PTO  
09/814099  
03/22/01



別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日  
Date of Application: 2000年 3月24日

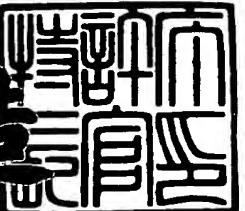
出願番号  
Application Number: 特願2000-085446

出願人  
Applicant(s): 株式会社小松製作所

2001年 1月26日

特許庁長官  
Commissioner,  
Patent Office

及川耕造



出証番号 出証特2001-3000830

【書類名】 特許願  
【整理番号】 KM00003  
【提出日】 平成12年 3月24日  
【あて先】 特許庁長官殿  
【国際特許分類】 E02F 3/43  
【発明者】  
【住所又は居所】 栃木県小山市横倉新田400 株式会社小松製作所 小山工場内  
【氏名】 碇 政典  
【特許出願人】  
【識別番号】 000001236  
【氏名又は名称】 株式会社小松製作所  
【代表者】 安崎 晓  
【手数料の表示】  
【予納台帳番号】 065629  
【納付金額】 21,000円  
【提出物件の目録】  
【物件名】 明細書 1  
【物件名】 図面 1  
【物件名】 要約書 1  
【ブルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 挖削積込機械の作業機制御装置

【特許請求の範囲】

【請求項1】 ブームのリフトを制御するブームシリンダと、  
ブームシリンダの伸縮を制御するブーム制御弁と、  
ブームシリンダの伸縮速度を指令するブームレバーと、  
ブームレバーの操作量を検出するブームレバー操作量検出器と、  
バケットのチルトを制御するバケットシリンダと、  
バケットシリンダの伸縮を制御するバケット制御弁と、  
バケットシリンダの伸縮速度を指令するバケットレバーと、  
バケットレバーの操作量を検出するバケットレバー操作量検出器と、  
ブームレバー操作量検出器から入力されるブームレバー操作量に基づきブーム  
制御指令値をブーム制御弁に出力し、バケットレバー操作量検出器から入力され  
るバケットレバー操作量に基づきバケット制御指令値をバケット制御弁に出力す  
るコントローラとを備えた掘削積込機械の作業機制御装置において、

車両の掘削状態を検出する掘削状態検出手段を有し、  
コントローラは、掘削状態検出手段から入力される検出量に基づいて車両が掘  
削中であるか否かを判断する負荷判断部と、前記負荷判断部の判断に基づいて各  
制御弁への自動掘削指令値を設定し出力する自動掘削制御手段とを有し、ブーム  
レバーが操作され、かつ車両が掘削中であると前記負荷判断部が判断したとき、  
自動掘削制御手段が自動掘削開始を判断する  
ことを特徴とする掘削積込機械の作業機制御装置。

【請求項2】 請求項1記載の掘削積込機械の作業機制御装置において、  
掘削状態検出手段は、車速を検出する車速検出器及びエンジン回転速度を検出  
するエンジン回転速度検出器とし、  
負荷判断部は、車速がエンジン回転速度に関する所定のカーブで示す値以下の  
ときに車両が掘削中であると判断する  
ことを特徴とする掘削積込機械の作業機制御装置。

【請求項3】 請求項1記載の掘削積込機械の作業機制御装置において、

掘削状態検出手段は、アクセルペダル操作量を検出するアクセルペダル操作量検出器及びエンジン回転速度を検出するエンジン回転速度検出器とし、

負荷判断部は、アクセルペダル操作量が所定操作量以上、かつエンジン回転速度が所定回転速度以下のときに車両が掘削中であると判断することを特徴とする掘削積込機械の作業機制御装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、車両前部に作業機を有する掘削積込機械の作業機制御装置に関する

【0002】

【従来の技術】

掘削積込を行う建設機械として、車体の前部にバケットを有して、主として破碎された岩石や土砂等の積載物をバケットにより掘削してダンプトラック等に積み込む作業を行なうホイールローダがある。図9にホイールローダの側面図を示す。

図9において、ホイールローダ1は、走行自在な車体2の前部に昇降自在に取着したブーム3と、ブーム3の先端部に上下方向に回動自在に枢着されたバケット4とを有する作業機5を備えている。ブーム3及びバケット4の操作は、車体2上に搭載された運転室7内に設けられた、それぞれの操作レバー（図示せず）によって行なわれる。積載物6を掘削してバケット4に積み込む際には、積載物6の山に車両を前進させながら、ブーム操作とバケット操作とを交互に行なっている。なお、バケット操作において、バケット4をピン8を中心にして図9において時計回り方向に回転させることをチルトさせるという。

【0003】

このような掘削作業の際に、ブーム3のブーム角度の変化に応じてバケット4のバケット角度を半自動的に制御し、作業能率を向上させる技術があり、この技術は、本願の出願人と同一出願人が出願した特願平10-288859号に示されている。

同号によれば、掘削時のブーム角度に対するバケット角度の関係を予め記憶しておき、オペレータから制御開始信号が入力されたときから、オペレータの操作するブーム角度に対してバケット角度を記憶した関係になるように制御している。即ち、バケット角度検出器の検出量が記憶した目標とするバケット角度になるようにバケット角度を制御している。

## 【0004】

## 【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、前記従来技術には、次のような問題がある。

従来技術によれば、オペレータが制御開始を決定するようにしており、熟練したオペレータならばこの制御開始時期を適切に判断して掘削作業の効率を向上させることができる。しかしながら、熟練度の低いオペレータによれば、掘削開始時期を適切に判断することが困難で、制御開始時期の判断が適切でないため作業効率が向上しなかったり、かえって制御によって作業効率が低下するという問題がある。

## 【0005】

本発明は、上記の問題に着目してなされたものであり、常に適切なタイミングで掘削制御の開始を判断する掘削積込機械の作業機制御装置を提供すること目的としている。

## 【0006】

## 【課題を解決するための手段、作用及び効果】

上記の目的を達成するために、第1発明はブームのリフトを制御するブームシリンドラと、ブームシリンドラの伸縮を制御するブーム制御弁と、ブームシリンドラの伸縮速度を指令するブームレバーと、ブームレバーの操作量を検出するブームレバー操作量検出器と、バケットのチルトを制御するバケットシリンドラと、バケットシリンドラの伸縮を制御するバケット制御弁と、バケットシリンドラの伸縮速度を指令するバケットレバーと、バケットレバーの操作量を検出するバケットレバー操作量検出器と、ブームレバー操作量検出器から入力されるブームレバー操作量に基づきブーム制御指令値をブーム制御弁に出力し、バケットレバー操作量検出器から入力されるバケットレバー操作量に基づきバケット制御指令値をバケット

制御弁に出力するコントローラとを備えた掘削積込機械の作業機制御装置において、車両の掘削状態を検出する掘削状態検出手段を有し、コントローラは、掘削状態検出手段から入力される検出量に基づいて車両が掘削中であるか否かを判断する負荷判断部と、前記負荷判断部の判断に基づいて各制御弁への自動掘削指令値を設定し出力する自動掘削制御手段とを有し、ブームレバーが操作され、かつ車両が掘削中であると前記負荷判断部が判断したとき、自動掘削制御手段が自動掘削開始を判断する構成としている。

## 【0007】

第1発明によれば、負荷判断部がバケットから車両に作用する負荷が所定値以上と判断し、かつオペレータがブームレバーを操作したときに自動掘削を開始させる。熟練オペレータが掘削開始時に行う「ブームレバーを操作してバケットを上昇させる」という操作パターンを制御フローに織り込み、この動作があったときに掘削開始したときと判断しているので、常に確実に掘削開始のタイミングを検出できる。

## 【0008】

第2発明は、第1発明の掘削積込機械の作業機制御装置に基づいて、掘削状態検出手段は、車速を検出する車速検出器及びエンジン回転速度を検出するエンジン回転速度検出器とし、負荷判断部は、車速がエンジン回転速度に関する所定のカーブで示す値以下のときに車両が掘削中であると判断する構成としている。

## 【0009】

第2発明によれば、車速がエンジン回転速度に応じた所定のカーブで示す値以下のときは、車両への負荷が大きくて車速が大きくならない、即ち掘削中であると判断する。所定のカーブは、熟練オペレータによる掘削時に掘削中の車速データを収集して設定したカーブであるので、確実に掘削中であることを判断できる。

## 【0010】

第3発明は、第1発明の掘削積込機械の作業機制御装置に基づいて、掘削状態検出手段は、アクセルペダル操作量を検出するアクセルペダル操作量検出器及びエンジン回転速度を検出するエンジン回転速度検出器とし、負荷判断部は、アク

セルペダル操作量が所定操作量以上、かつエンジン回転速度が所定回転速度以下のときに車両が掘削中であると判断する構成としている。

### 【0011】

第3発明によれば、アクセルペダル操作量が所定操作量以上、かつエンジン回転速度が所定回転速度以下のときは、アクセルペダルを踏み込んでいるにも拘らず車両への負荷が大きくてエンジン回転速度が大きくならない、即ち車両が掘削中であると判断する。所定操作量及び所定回転速度は、熟練オペレータによる掘削中のアクセルペダル操作量データ及びエンジン回転速度データを収集して設定した値であるので、確実に掘削中であることを判断できる。

### 【0012】

#### 【発明の実施の形態】

以下、図を参照しながら、本発明に係る実施形態を詳細に説明する。

まず、図1、2、3により第1実施形態を説明する。

図1にホイールローダ1の作業機5の側面図を示す。

ブーム3の基端部は車体2にピン7により回動自在に取着され、車体2とブーム3はブームシリンダ10により連結されている。ブームシリンダ10を伸長するとブーム3はピン7を中心として回動して上昇し、縮小すると下降する。また、ブーム3の先端部にはバケット4がピン8により回動自在に取着され、バケット4とブーム3はリンク9を介してバケットシリンダ11により連結されている。バケットシリンダ11を伸長するとバケット4はチルトし、縮小するとダンプする。

### 【0013】

上記のような作業機5において、ブーム角度θmは、ピン7とピン8とを結ぶ線A-Aと、ピン7を通る鉛直線B-Bとの成す角度θmで表される。ブーム3の基端部のピン7部にブーム角度θmを検出するブーム角度検出器40が取着されている。ブーム角度θmは、鉛直線B-Bをゼロ度としてピン7を中心にして図1の時計回り方向を正の角度として検出する。また、バケットシリンダ11には、バケットシリンダ11のストロークエンドを検出するストロークエンド検出器46が取着されている。

図2に、本実施形態の自動掘削制御装置の制御系統図を示す。

作業機油圧ポンプ12の吐出回路16上に介装された油圧パイロット式のブーム制御弁13とバケット制御弁14とは、それぞれブームシリンダ10とバケットシリンダ11とに接続され、タンデム回路を構成している。

ブーム制御弁13はA(ブーム上昇)位置、B(中立)位置、C(ブーム下降)位置、D(浮き)位置を有する4位置切換弁であり、バケット制御弁14はE(チルト)位置、F(中立)位置、G(ダンプ)位置を有する3位置切換弁である。

#### 【0014】

ブーム制御弁13及びバケット制御弁14のパイロット受圧部は、それぞれ電磁比例指令弁20を介してパイロットポンプ15と接続されている。電磁比例指令弁20は、ブーム下げ指令弁21、ブーム上げ指令弁22、バケットダンプ指令弁23及びバケットチルト指令弁24により構成されている。

ブーム下げ指令弁21及びブーム上げ指令弁22は、ブーム制御弁13の各パイロット受圧部に接続され、バケットダンプ指令弁23及びバケットチルト指令弁24は、バケット制御弁14の各パイロット受圧部に接続されている。また、各指令弁21, 22, 23, 24のソレノイド指令部には、コントローラ25からそれぞれの指令信号が入力されている。

#### 【0015】

ブームレバー30には、ブームレバー操作量 $E_m$ を検出するブームレバー操作量検出器31が取着され、またバケットレバー32には、バケットレバー操作量 $E_t$ を検出するバケットレバー操作量検出器33が取着されており、それぞれの検出信号はコントローラ25に入力されている。

また、コントローラ25には、ブーム角度検出器40からのブーム角度 $\theta_m$ 、エンジン回転速度検出器43からエンジン回転速度 $N_e$ 及び車速検出器44からの車速 $V$ がそれぞれ入力されている。なお、エンジン回転速度検出器43及び車速検出器44は、車両の掘削状態を検出する手段である。

#### 【0016】

運転室側部の図示しない操作パネルには、オペレータが操作する自動掘削制御

を行なうか否かを設定するオートチルト設定スイッチ36が設けられており、オートチルト設定スイッチ36から出力されるオートチルト信号Caは、コントローラ25に入力されている。なお、オートチルト信号Caは、オペレータがオン操作したときにオン信号「1」を出力する。なお、オン操作しないときには、オフ信号「0」を出力する。

パケットレバー32には、変速レバー（図示せず）を操作することなく前進2速から前進1速に変速可能なキックダウンスイッチ35が設けられている。オペレータがオン操作したときにキックダウン信号Ckはオン信号「1」をコントローラ25に出力すると共に、図示しない変速制御装置に指令して前進1速に変速する。なお、オン操作しないときには、キックダウン信号Ckはオフ信号「0」を出力する。

ストロークエンド検出器46から、ストロークエンド信号Ceがコントローラ25に入力されていて、パケットシリンダ11のストロークがストロークエンドまでの所定距離（例えば5mm）に達したときに、ストロークエンド信号Ceはオン信号の「1」を出力する。所定距離に達しないときにはオフ信号「0」を出力する。

#### 【0017】

また、オペレータが前後進を指令する前後進レバー（図示せず）の近傍に前後進検出器47が取着され、前後進検出器47から前進信号Cfが、コントローラ25に入力されている。前進信号Cfは、前進時にオン信号「1」を出力する。なお、ニュートラル時及び後進時には、オフ信号「0」を出力する。

さらに、オペレータが操作し、土質、作業条件等から最適の掘削モードを選択するモード選択鉗42が、運転室側部の図示しない操作パネルに配設されている。オペレータは、積載物6が柔らかくて掘削抵抗が小さいときにオフ信号「0」、硬くて掘削抵抗が大きいときにオン信号「1」の選択信号Ccをモード選択鉗42から入力し、選択信号Ccは、コントローラ25に入力されている。

#### 【0018】

次に、図2に基づいてオートチルト設定スイッチ36をオン操作しないで通常運転する場合の作動を説明する。

オペレータがブームレバー30又はバケットレバー32を操作すると、コントローラ25には、ブームレバー操作量検出器31及びバケットレバー操作量検出器33からブームレバー操作量 $E_m$ 及びバケットレバー操作量 $E_t$ が入力され、コントローラ25は、この操作量信号に応じた作業機速度制御指令を各指令弁21, 22, 23, 24に出力する。

各指令弁21, 22, 23, 24は、この作業機速度制御指令の大きさに応じた圧力の各パイロット油圧を、対応するブーム制御弁13又はバケット制御弁14のパイロット受圧部に出力する。これによって、ブームシリンダ10又はバケットシリンダ11は、それぞれのパイロット油圧に応じた速度で対応する方向に作動する。

#### 【0019】

次に、コントローラ25の図3, 5に示す制御フローチャート及び図4に示す掘削領域説明図により、本実施形態に係る自動掘削制御装置の作動を説明する。なお、制御フローチャートの各処理のステップ番号をSを付して表わし、S1～S6を図3に、S7～S15を図5にそれぞれ示す。

S1にて、

- (1) オートチルト信号C<sub>a</sub>がオン信号「1」、
- (2) 前進信号C<sub>f</sub>がオン信号「1」、
- (3) ブーム角度 $\theta_m$ が所定のブーム角度下限値 $\theta_{m1}$ よりも小さい、
- (4) キックダウン信号C<sub>k</sub>がオン信号「1」、
- (5) ブームレバー操作量 $E_m$ が所定のブームレバー操作量下限値 $E_{m1}$ よりも大きい、

の5項目を全て満足するときはS2の処理に移る。5項目の内1項目でも満足しないときには、S1の処理を繰り返す。

なお、ブームレバー操作量 $E_m$ がブームレバー操作量下限値 $E_{m1}$ 以下のときには制御弁への指令値はゼロ値であり、ブームレバー操作量下限値 $E_{m1}$ より大きく所定のブームレバー操作量上限値 $E_{m2}$ よりも小さいときには、操作量に応じてブーム指令弁21, 22への制御指令値は大きくなり、ブームレバー操作量上限値 $E_{m2}$ 以上のときには、ブーム指令弁21, 22への制御指令値はブーム

レバー操作量上限値E<sub>m</sub>2のときの制御指令値を保持する。

## 【0020】

S2にて、車速Vが所定のエンジン係数kにエンジン回転速度N<sub>e</sub>との積よりも小さいか否かを判断する。エンジン係数kは、図4に示すように、車速Vが前記積よりも小さいときには掘削中であり、車速Vが前記積以上のときには掘削中ではないことを区別する直線の勾配である。なお、エンジン係数kは、熟練オペレータによる掘削時に掘削中の車速データを収集して設定した値である。

車速Vが前記積よりも小さいときにはS3の処理に移り、前記積以上のときにはS2の繰り返す。なお、S2を負荷第1判断部48と呼ぶ。

S3にて、ブームレバー操作量E<sub>m</sub>がブームレバー操作量上限値E<sub>m</sub>2よりも大きいか否かを判断する。大きいときにはS4の処理に移り、ブームレバー操作量上限値E<sub>m</sub>2以下のときにはS7の処理に移る。

S4にて、ブーム角速度θ<sub>md</sub>がゼロ値か否かを判断し、ゼロ値のときにはS7の処理に移り、ゼロ値でないならばS6の処理に移る。

## 【0021】

S6にて、ブームレバー操作量E<sub>m</sub>の値をもつブーム制御指令値V<sub>m</sub>と、バケットレバー操作量E<sub>t</sub>の値をもつバケット制御指令値V<sub>t</sub>とを電磁比例指令弁20にそれぞれ出力し、S2の処理に戻る。

S7にて、ブームレバー操作量E<sub>m</sub>がブームレバー操作量下限値E<sub>m</sub>1よりも小さいか否かを判断する。小さいときにはS8の処理に移り、ブームレバー操作量下限値E<sub>m</sub>1以上のときには、S11の処理に移る。なお、S7以降S15までを自動掘削制御手段51と呼ぶ。

S8にて、ゼロ値のブーム制御指令値V<sub>m</sub>を電磁比例指令弁20に出力し、S9の処理に移る。

S9にて、エンジンのハイアイドル回転速度N<sub>e</sub><sub>m</sub>をエンジン回転速度N<sub>e</sub>で除した値と所定のバケット流量係数α<sub>t</sub>との積をバケット流量加算値Q<sub>t</sub>とする。バケット流量係数α<sub>t</sub>は、%で示す値とするので、バケット流量加算値Q<sub>t</sub>も%で示す値となる。そして、バケットレバー操作量E<sub>t</sub>にバケット流量加算値Q<sub>t</sub>を加算した値をバケット制御指令値V<sub>t</sub>と設定し、S10の処理に移る。

## 【0022】

S10にて、エンジンのハイアイドル回転速度N<sub>e</sub> mをエンジン回転速度N<sub>e</sub>で除した値と所定のブーム流量係数 $\alpha_m$ との積をブーム流量変更値Q<sub>m</sub>とする。ブーム流量係数 $\alpha_m$ は、%で示す値とするので、ブーム流量変更値Q<sub>m</sub>も%で示す値となる。そして、ブーム流量変更値Q<sub>m</sub>の値をもつバケット制御指令値V<sub>t</sub>を電磁比例指令弁20に出力してS11の処理に移る。

S11にて、ブームレバー操作量E<sub>m</sub>に応じて変化するバケット流量変数 $\alpha_{t_v}$ を演算する。次に、エンジンのハイアイドル回転速度N<sub>e</sub> mをエンジン回転速度N<sub>e</sub>で除した値と演算したバケット流量変数 $\alpha_{t_v}$ との積をバケット流量加算値Q<sub>t</sub>とする。そして、バケットレバー操作量E<sub>t</sub>にバケット流量加算値Q<sub>t</sub>を加算した値をバケット制御指令値V<sub>t</sub>に設定し、S12の処理に移る。

## 【0023】

S12にて、モード選択信号C<sub>c</sub>がオフ信号「0」か否かを判断する。オフ信号「0」であればS13の処理に移る。オフ信号「0」でなければ、S14の処理に移る。

S13にて、S9又はS11で設定したバケット制御指令値V<sub>t</sub>を、所定の時間T1（例えば5秒）だけ電磁比例指令弁20に出力し、S15の処理に移る。

S14にて、S9又はS11で設定したバケット制御指令値V<sub>t</sub>と、所定のチルトオン時間 $\Delta T$ とを有するパルスをチルト周期T2で2回だけ電磁比例指令弁20に出力してS15の処理に移る。

S15にて、

- (1) 前進信号C<sub>f</sub>がオフ信号「0」、
- (2) ストロークエンド信号C<sub>e</sub>がオン信号「1」、
- (3) ブーム角度 $\theta_m$ が所定のブーム角度上限値 $\theta_m2$ よりも大きい、
- (4) チルト回数N<sub>t</sub>が所定のチルト回数閾値N<sub>t\_m</sub>以上、

の4項目の内、1項目でも満足した場合に自動掘削制御の完了となる。4項目共に満足しないときには、S7の処理に戻る。なお、チルト回数N<sub>t</sub>は、S7の処理を実行した回数とする。

## 【0024】

ここで、熟練オペレータによる掘削開始時の操作パターンを説明する。

オペレータが、車両1のバケット4の刃先を積載物6に食い込ませると、刃先から車体にかかる水平抵抗力が大きくなつて車速Vが低下してくる。車速Vが、図4の斜線部に示す掘削領域になると、熟練したオペレータは、まず最初にブームレバー30を操作してブーム3を上昇させて水平抵抗力を小さくしようとする。

#### 【0025】

次に、本実施形態の作用及び効果を説明する。

制御フローチャートにおいて、オートチルト設定スイッチ36がオン操作されていて、前後進レバーが前進位置にあり、ブーム角度θmがブーム角度下限値θm1以下であり、キックダウンスイッチ35がオン操作されていて、かつブームレバー操作量Emがブームレバー操作量下限値Em1よりも大きいときに車速Vが図4の斜線部に示す掘削領域に入ったか否かを判断する(S1, S2)

コントローラ25は、車速Vが掘削領域に入ったときに、オペレータがブームレバー30をブームレバー操作量上限値Em2よりも大きく操作して、ブーム3を早く上昇させようとしているか否かを判断する(S3)。掘削領域は、熟練オペレータによる掘削時に得られた実車データに基づいて設定されている。ブームレバー30がブームレバー操作量上限値Em2よりも大きく操作している場合に、コントローラ25は、ブーム角速度θmdがゼロ値か否かによってブーム3の油圧回路がリリーフしているか否かを判断する(S4)。ブームレバー30を大きく操作してブーム3を上昇させようとしたにも拘らず油圧回路がリリーフしていると、もはやブーム3が上昇していないので水平抵抗力を低減できない。そして、バケット4のチルトによって水平抵抗力を低減するために自動掘削制御の開始のステップに移る。

#### 【0026】

ブーム3の油圧回路がリリーフしていないときには、ブームレバー操作量Emの値をもつブーム制御指令値Vm及びバケットレバー操作量Etの値をもつバケット制御指令値Vtを電磁比例指令弁20に出力し、オペレータのレバー操作量通りにブーム及びバケットを操作する。そして、車速Vがまだ掘削領域にあるか

否かを判断する。

【0027】

水平抵抗力が大きくなつて、車速Vが掘削領域に入ったときに、ブームレバー操作量E<sub>m</sub>がブームレバー操作量上限値E<sub>m2</sub>以上も操作されているのにバケット4が上昇しないときには、バケット4の刃先が硬い地面に食い込んだような状態であると判断し、自動掘削制御を開始させる。また、車速Vが掘削領域に入つていてオペレータが大きくブーム3を上昇させようとする意志のない、ブームレバー操作量E<sub>m</sub>がブームレバー操作量上限値E<sub>m2</sub>以下の場合に、自動掘削制御を開始させる。

【0028】

自動掘削制御の開始が決定されると、ブームレバー操作量E<sub>m</sub>がブームレバー操作量下限値E<sub>m1</sub>以下のとき（S7）には、オペレータはブーム3を上昇させる意志はないと判断し、ゼロ値のブーム制御指令値V<sub>m</sub>を指令弁21, 22に出力してブーム3を上昇させない（S8）。

バケット制御指令値V<sub>t</sub>については、バケットレバー操作量E<sub>t</sub>にバケット流量加算値Q<sub>t</sub>を加算した値とし、エンジン回転速度N<sub>e</sub>が小さくなるに従って大きな%になるようなバケット流量加算値Q<sub>t</sub>を演算する。そして、演算したバケット流量加算値Q<sub>t</sub>をバケットレバー操作量E<sub>t</sub>に加算したバケット制御指令値V<sub>t</sub>をバケット4を作動させる指令弁23, 24への指令値と設定する。なお、演算されたバケット制御指令値V<sub>t</sub>が100%以上の値になるときは100%に設定する（S9）。

【0029】

ブームレバー操作量E<sub>m</sub>がブームレバー操作量下限値E<sub>m1</sub>よりも大きいときは、ブームレバー操作量E<sub>m</sub>の替わりに、ブーム流量変更値Q<sub>m</sub>をブーム制御指令値V<sub>m</sub>として指令弁21, 22に出力してブーム3を上昇させる。ブーム流量変更値Q<sub>m</sub>は、エンジン回転速度N<sub>e</sub>が小さくなるに従って大きな%になるよう演算される。なお、演算されたブーム流量変更値Q<sub>m</sub>が100%以上の値になるときは100%とする。そして、演算したブーム流量変更値Q<sub>m</sub>をブーム制御指令値V<sub>m</sub>に設定する（S10）。

一方、ブームレバー操作量 $E_m$ に応じて変化するバケット流量変数 $\alpha_{t,v}$ を求め、エンジンのハイアイドル回転速度 $N_{e,m}$ を現在のエンジン回転速度 $N_e$ で除した値とバケット流量変数 $\alpha_{t,v}$ との積をバケット流量加算値 $Q_{t,v}$ とする。そして、バケットレバー操作量 $E_t$ にバケット流量加算値 $Q_{t,v}$ を加算した値をバケット制御指令値 $V_t$ に設定する（S11）。

#### 【0030】

次に、オペレータの操作するモード選択鉗42から入力されるモード選択信号 $C_c$ を判断する（S12）。積載物6の掘削抵抗力が小さいときにはオフ信号「0」、硬くて掘削抵抗の大きいときにはオン信号「1」がコントローラ25に入力されている。モード選択信号 $C_c$ がオフ信号「0」のとき、予め設定されたバケット制御指令値 $V_t$ を所定の時間 $T_1$ （例えば5秒）だけ指令弁23、24に出力して、バケット4をバケット制御指令値 $V_t$ に対応した速度及び時間 $T_1$ に応じた角度チルトさせる（S13）。また、オン信号「1」のときには、予め設定されたバケット制御指令値 $V_t$ を所定の $\Delta T$ だけ2回、パルス的に指令弁23、24に出力して、バケット4を振動させながらチルトさせる（S14）。なお、ブーム制御指令値 $V_m$ 及びバケット制御指令値 $V_t$ を自動掘削指令値と呼ぶ。

そして、ストロークエンド信号 $C_e$ がオン信号「1」のときに自動掘削制御は完了する（S15）。

#### 【0031】

なお、本実施形態では、掘削中か否かを図4に示すようなエンジン回転速度に関する直線により判断しているが、直線ではなく曲線であっても何ら差し支えない。

#### 【0032】

次に、図6、7、8により第2実施形態を説明する。

図6に示す制御系統図において、第1実施形態で説明した図2の制御系統図の車速検出器44の替わりにアクセルペダル操作量Aを検出するアクセルペダル操作量検出器45が設けてあり、検出されたアクセルペダル操作量Aはコントローラ25に入力されている。アクセルペダル操作量検出器45の他は図2と同一の構成要素であるので、ここでは説明を省略する。なお、アクセルペダル操作量検

出器45は、車両の掘削状態を検出する掘削状態検出手段である。

本実施形態の制御フローチャートは、第1実施形態で説明した図3の負荷第1判断部48を図7に示す負荷第2判断部49に変更したのみで、残りのフローは図3と同一である。負荷第2判断部49は、処理ステップS16を有していて、  
 (1) アクセルペダル操作量Aがアクセルペダル操作量閾値A<sub>j</sub>よりも大きく、  
 (2) エンジン回転速度N<sub>e</sub>がエンジン回転速度閾値N<sub>e</sub><sub>j</sub>よりも小さい、  
 の2項目を共に満足すれば図3のS3の処理に移る。1項目でも満足しないときにはS16の処理を繰り返す。

アクセルペダル操作量閾値A<sub>j</sub>、エンジン回転速度閾値N<sub>e</sub><sub>j</sub>は、熟練オペレータによる掘削中のアクセルペダル操作量データ及びエンジン回転速度データを収集して設定した値であり、予めコントローラ25に記憶されている。また、各値の関係を図8に示す。アクセルペダルをアクセルペダル操作量閾値A<sub>j</sub>まで踏み込んでいるにも拘らず、エンジン回転速度N<sub>e</sub>が大きくならないときに掘削中であると判断している。

#### 【0033】

本実施形態の作用及び効果を説明する。

アクセルペダル操作量A及びエンジン回転速度N<sub>e</sub>が掘削領域に入ったとき、かつブームレバー操作量E<sub>m</sub>がブームレバー操作量下限値E<sub>m</sub>1以上にあるときが掘削開始の意思表示であるとする熟練オペレータの操作手順を取り込んでいるので常に適切なタイミングで掘削の制御を開始できる。

なお、自動掘削制御に入った後の処理方法における作用及び効果は、第1実施形態と同一であるので説明を省略する。

#### 【0034】

以上、本発明によれば、バケットから車両に作用する負荷が所定値以上のとき、かつブームレバーを略フルストローク操作しているにも拘らずブーム角速度がゼロ値のときに自動掘削を開始させる。また、ブームレバーの操作を略フルストローク操作した後にブームレバー操作量を小さくしたときにも自動掘削を開始させる。熟練オペレータが掘削開始時に行う「ブームレバーを操作してバケットを上昇させる」という操作パターンを制御フローに織り込み、この動作があったと

きに掘削開始したときと判断しているので、常に確実に掘削開始のタイミングを検出できる。

【図面の簡単な説明】

【図1】

第1実施形態に係る作業機の構成図である。

【図2】

第1実施形態に係る制御系統図である。

【図3】

第1実施形態に係る制御フローチャートの掘削開始判断部である。

【図4】

車速及びエンジン回転速度で示す掘削領域の説明図である。

【図5】

第1実施形態に係る制御フローチャートの自動掘削制御部である。

【図6】

第2実施形態に係る制御系統図である。

【図7】

第2実施形態に係る掘削中の判断回路である。

【図8】

アクセルペダル操作量及びエンジン回転速度で示す掘削領域の説明図である。

【図9】

ホイールローダの側面図である。

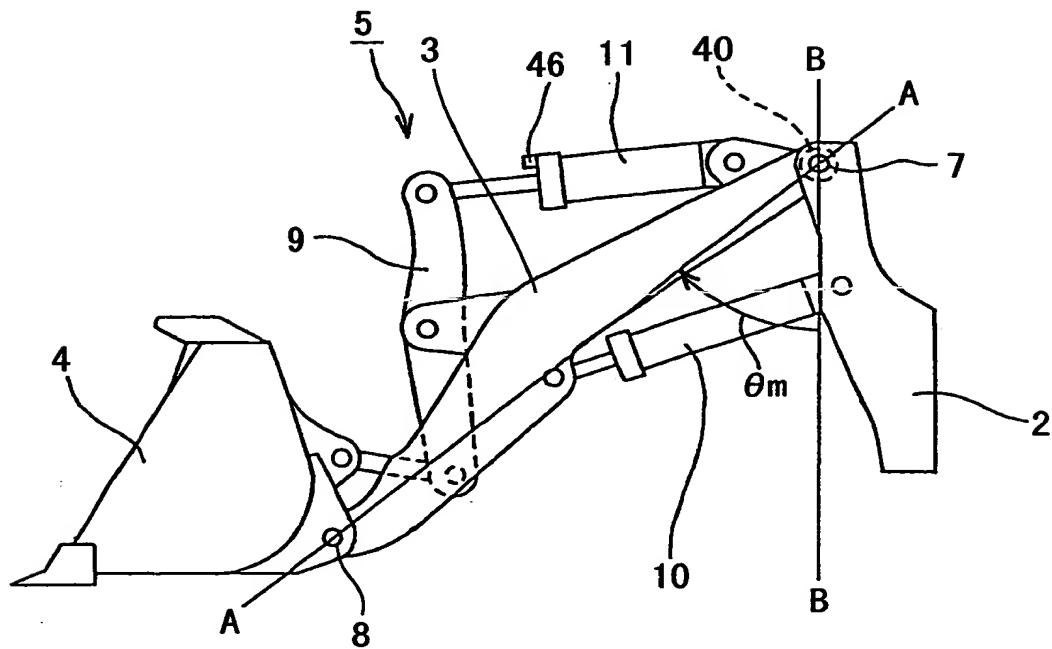
【符号の説明】

1 …ホイールローダ、 3 …ブーム、 4 …バケット、 5 …作業機、 6 …積載物、  
10 …ブームシリンダ、 11 …バケットシリンダ、 12 …作業機油圧ポンプ、 13 …ブーム制御弁、 14 …バケット制御弁、 20 …電磁比例指令弁、 21 …ブームリフト指令弁、 22 …ブームダウン指令弁、 23 …バケットダンプ指令弁、 24 …バケットチルト指令弁、 25 …コントローラ、 30 …ブームレバー、 31 …ブームレバー操作量検出器、 32 …バケットレバー、 33 …バケットレバー操作量検出器、 35 …キックダウンスイッチ、 36 …オートチルト設定スイッチ、 4

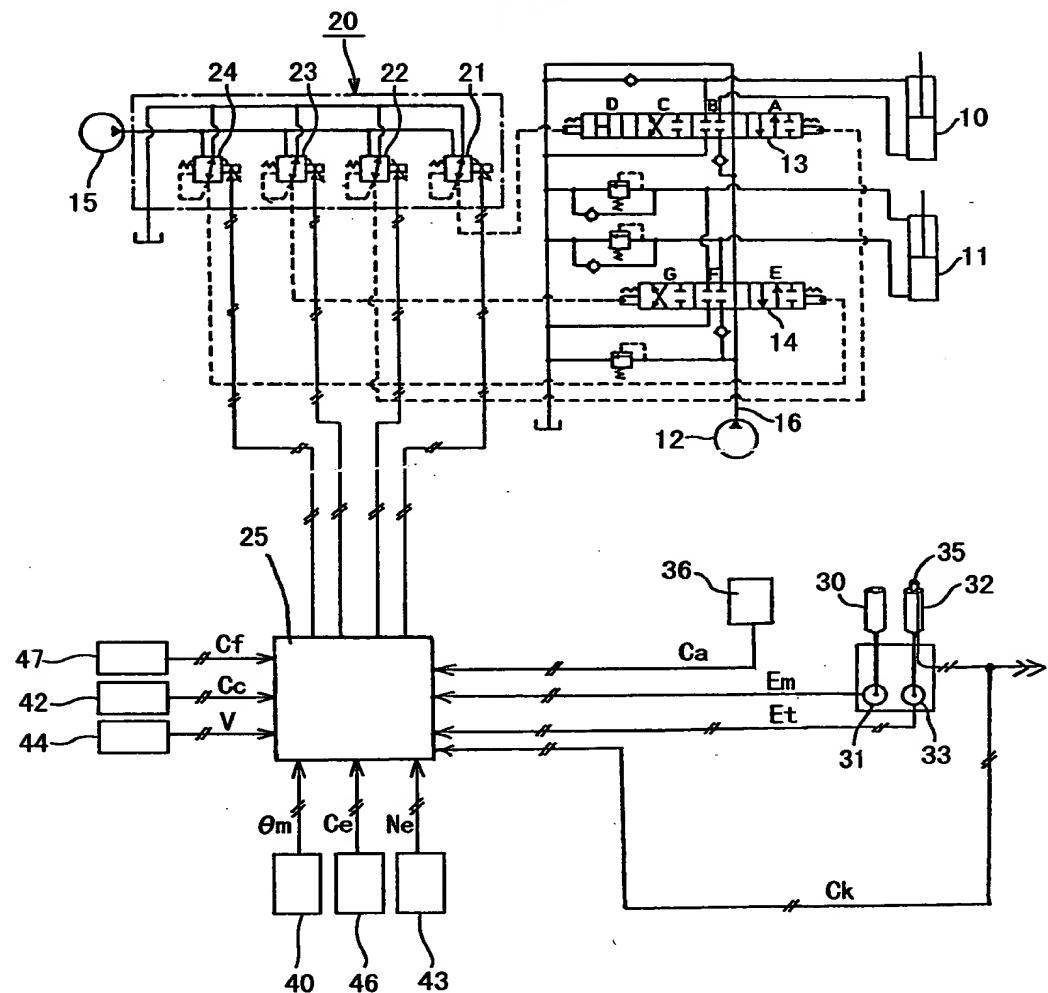
0…ブーム角度検出器、41…バケット角度検出器、42…モード選択釦、43…エンジン回転速度検出器、44…車速検出器、45…アクセルペダル操作量検出器、46…ストロークエンド検出器、47…前後進検出器、48…負荷第1判断部、49…負荷第2判断部、51…自動掘削制御手段、V…車速、N<sub>e</sub>…エンジン回転速度、θ<sub>m</sub>…ブーム角度、θ<sub>t</sub>…バケット角度、θ<sub>md</sub>…ブーム角速度、E<sub>m</sub>…ブームレバー操作量、E<sub>t</sub>…バケットレバー操作量、Q<sub>m</sub>…ブーム流量変更値、Q<sub>t</sub>…バケット流量加算値、V<sub>m</sub>…ブーム制御指令値、V<sub>t</sub>…バケット制御指令値、C<sub>f</sub>…前進信号、C<sub>a</sub>…オートチルト信号、C<sub>e</sub>…ストロークエンド信号、C<sub>k</sub>…キックダウン信号、C<sub>s</sub>…セミオート掘削信号、C<sub>c</sub>…モード選択信号、k…エンジン係数、A…アクセルペダル操作量、A<sub>j</sub>…アクセルペダル操作量閾値、N<sub>t</sub>…チルト回数、α<sub>m</sub>…ブーム流量係数、α<sub>t</sub>…バケット流量係数、α<sub>t v</sub>…バケット流量変数、N<sub>e j</sub>…エンジン回転速度閾値。

【書類名】図面

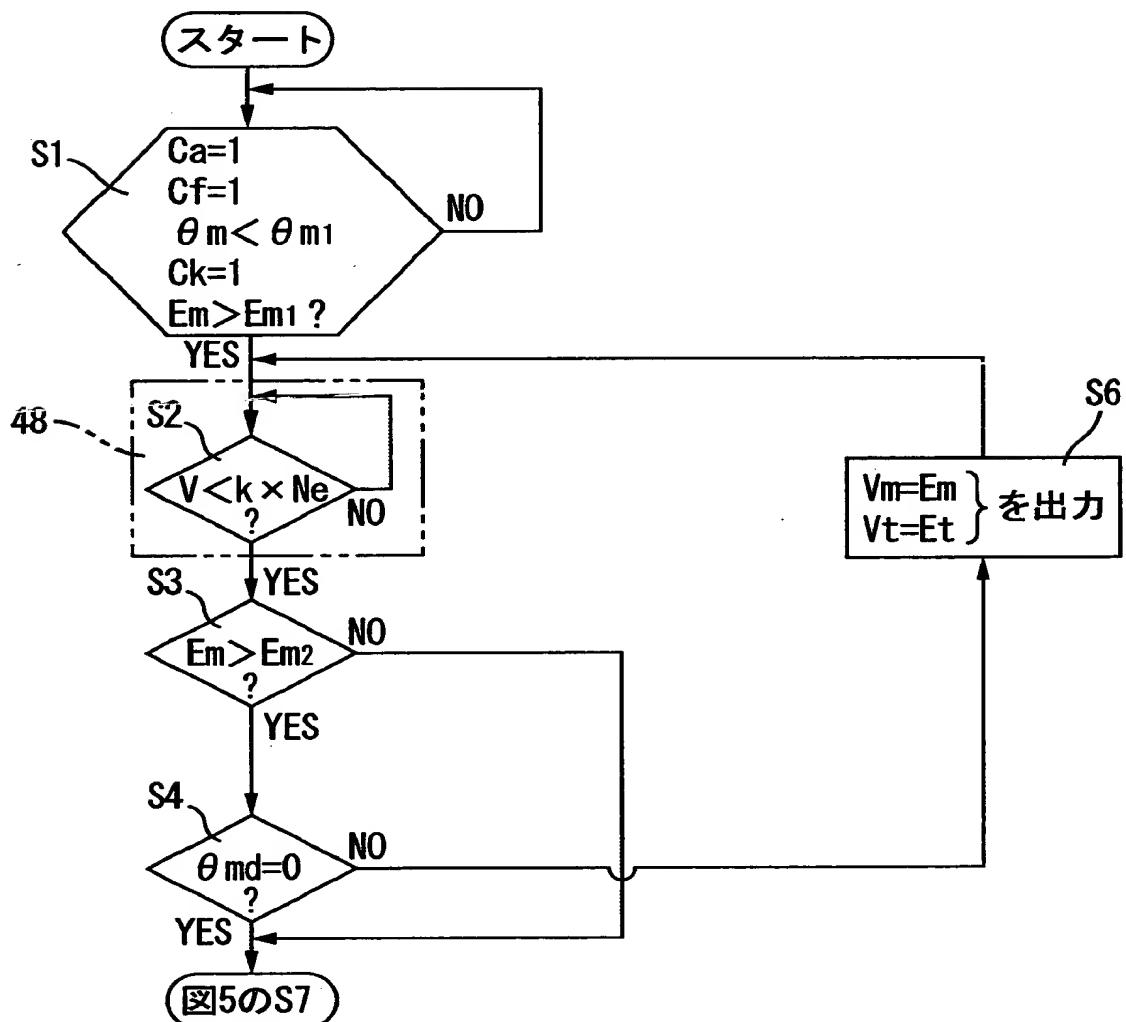
【図1】第1実施形態に係る作業機の構成図



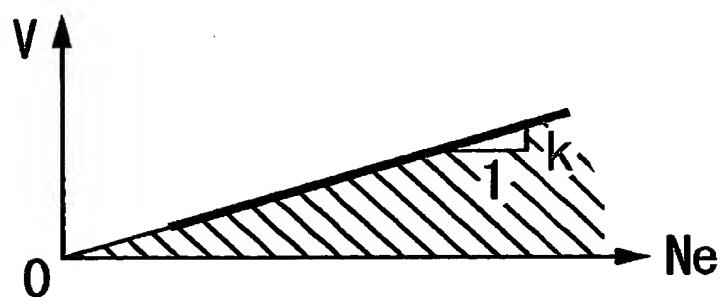
【図2】第1実施形態に係る制御系統図



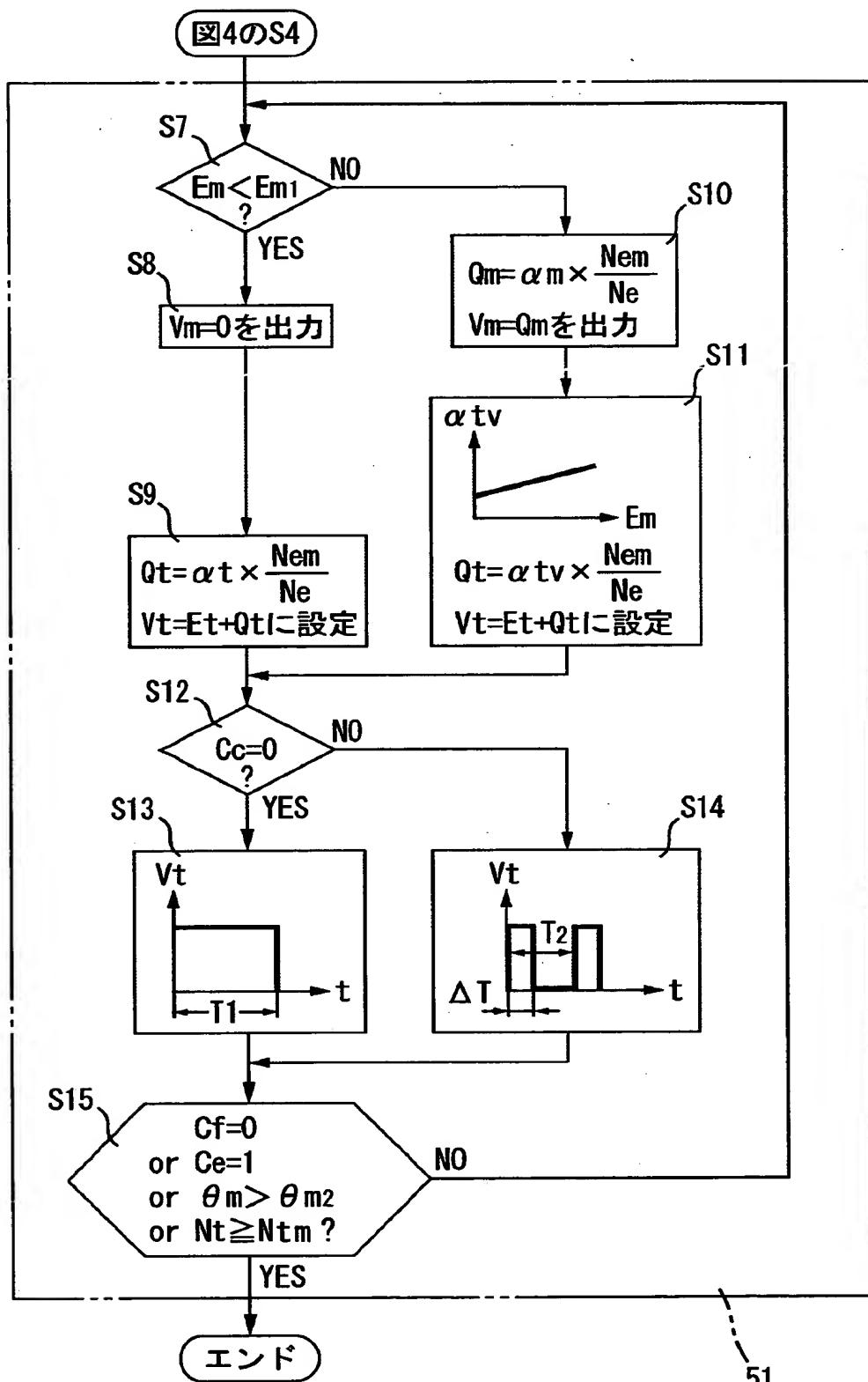
【図3】第1実施形態に係る制御フローチャートの掘削開始判断部



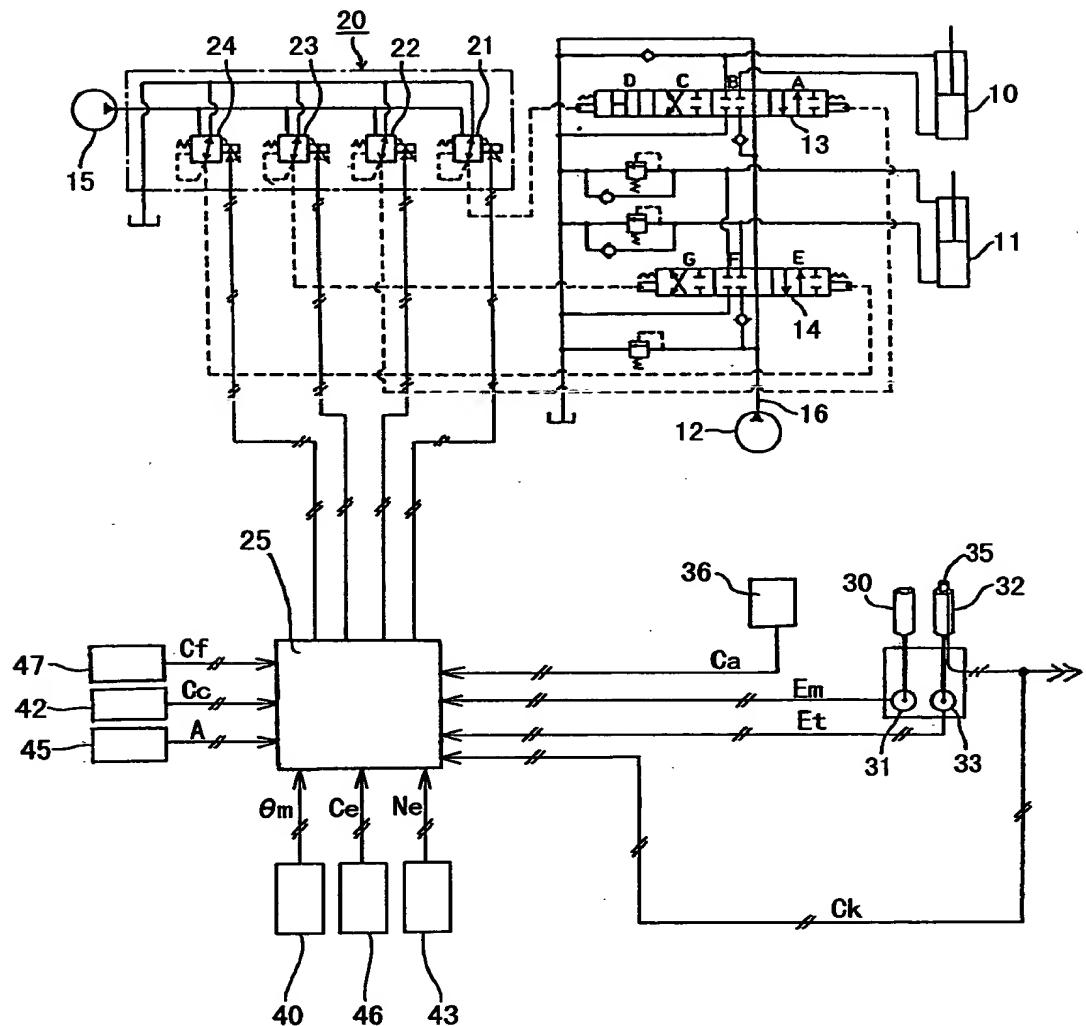
【図4】車速及びエンジン回転速度で示す掘削領域の説明図



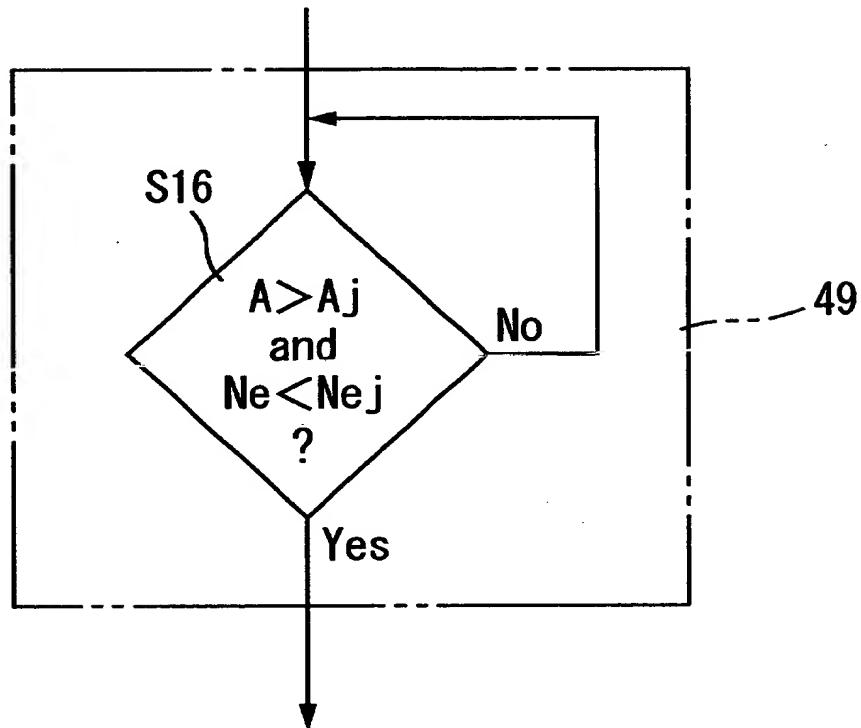
【図5】第1実施形態に係る制御フローチャートの自動掘削制御部



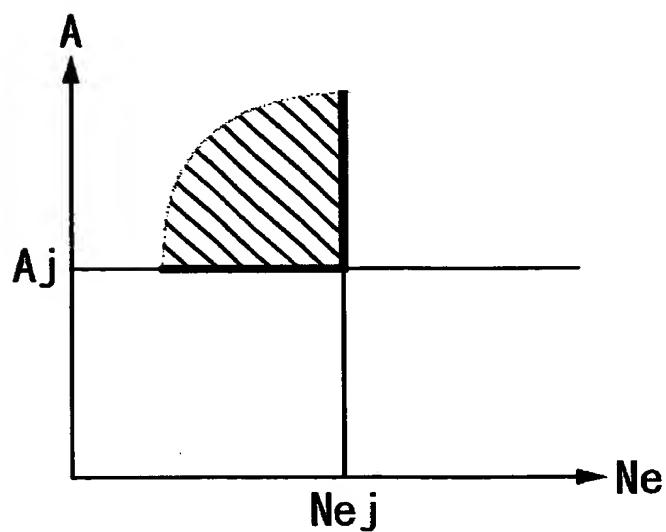
【図6】第2実施形態に係る制御系統図



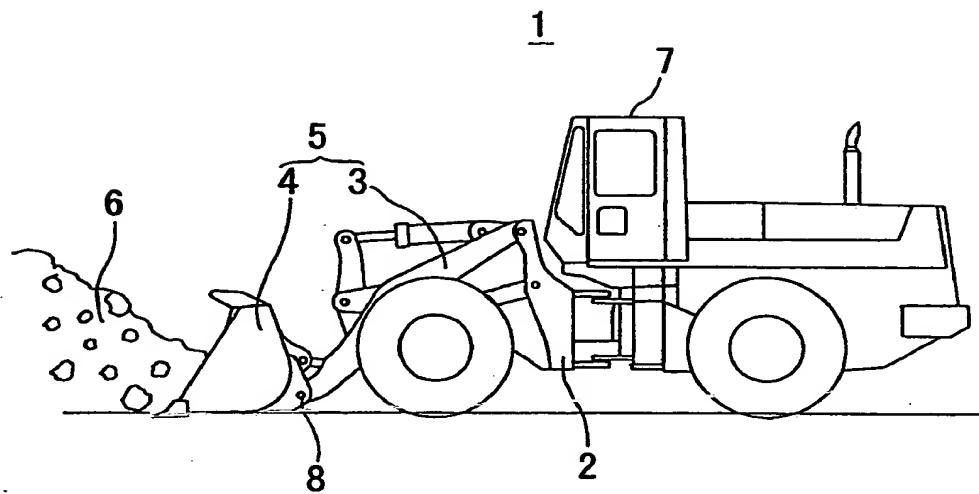
【図7】第2実施形態に係る掘削中の判断回路



【図8】アクセルペダル操作量及びエンジン回転速度で示す掘削領域の説明図



【図9】ホイールローダの側面図



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 常に適切なタイミングで掘削制御の開始を判断する掘削積込機械の作業機制御装置を提供する。

【解決手段】 車両の掘削状態を検出する掘削状態検出手段を有し、コントローラは、掘削状態検出手段から入力される検出量に基づいて車両が掘削中であるか否かを判断する負荷判断部と、前記負荷判断部の判断に基づいて各制御弁への自動掘削指令値を設定し出力する自動掘削制御手段とを有し、ブームレバーが操作され、かつ車両が掘削中であると前記負荷判断部が判断したとき、自動掘削制御手段が自動掘削開始を判断する。

【選択図】 図2

出願人履歴情報

識別番号 [000001236]

1. 変更年月日 1990年 8月29日

[変更理由] 新規登録

住 所 東京都港区赤坂二丁目3番6号

氏 名 株式会社小松製作所